

## **Prefeitura publica edital para obra de adequação do aeródromo de São Pedro (SP), visando a reabertura ao tráfego sem restrição, com verba federal de R\$ 960 mil e contrapartida municipal de R\$ 396 mil, em 15.08.23**

Fonte: g1 – 24/07/2023

Em julho passado, a Prefeitura de São Pedro (SP) publicou edital e abriu licitação para obras de adequação do seu aeródromo (Aeroporto Municipal) visando atender requisitos da ANAC e obter de alvará de funcionamento do Corpo dos Bombeiros (AVCB).

O aeródromo foi inaugurado em 1941. O espaço foi “interditado” em 2003 e voltou a operar em 2009; desde 2021, o aeródromo está “inoperante”.



<https://s2->

[g1.glbimg.com/yZ0pprsrCyqTmsymt4iO\\_MuqkKw=/0x0:1600x1200/640x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal\\_photos/bs/2023/P/i/dEkgBJSkA2oD3BAkFbvA/aeroporto-de-sao-pedro.jpg](https://s2-g1.glbimg.com/yZ0pprsrCyqTmsymt4iO_MuqkKw=/0x0:1600x1200/640x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/P/i/dEkgBJSkA2oD3BAkFbvA/aeroporto-de-sao-pedro.jpg)

São Pedro (SP) dista cerca de 95 MN a NW de São Paulo (capital); dista 21 MN a SW de Rio Claro e 18 MN a NW de Piracicaba.

O valor estimado para os serviços de revitalização é de R\$ 1,356 milhões, segundo informou o Executivo para matéria do g1. De acordo com a Prefeitura de São Pedro, o repasse do Governo Federal para as obras de revitalização do Aeroporto Municipal de São Pedro é de, aproximadamente, R\$ 960 mil (71%). A contrapartida municipal é de R\$ 396,4 mil. Após o resultado da licitação, os valores podem ser ajustados para montantes menores.

A licitação será realizada pela modalidade tomada de preço e a abertura dos envelopes foi marcada para às 14h30 do dia 31 de julho. A licitação segue “aberta”, conforme portal institucional do município.

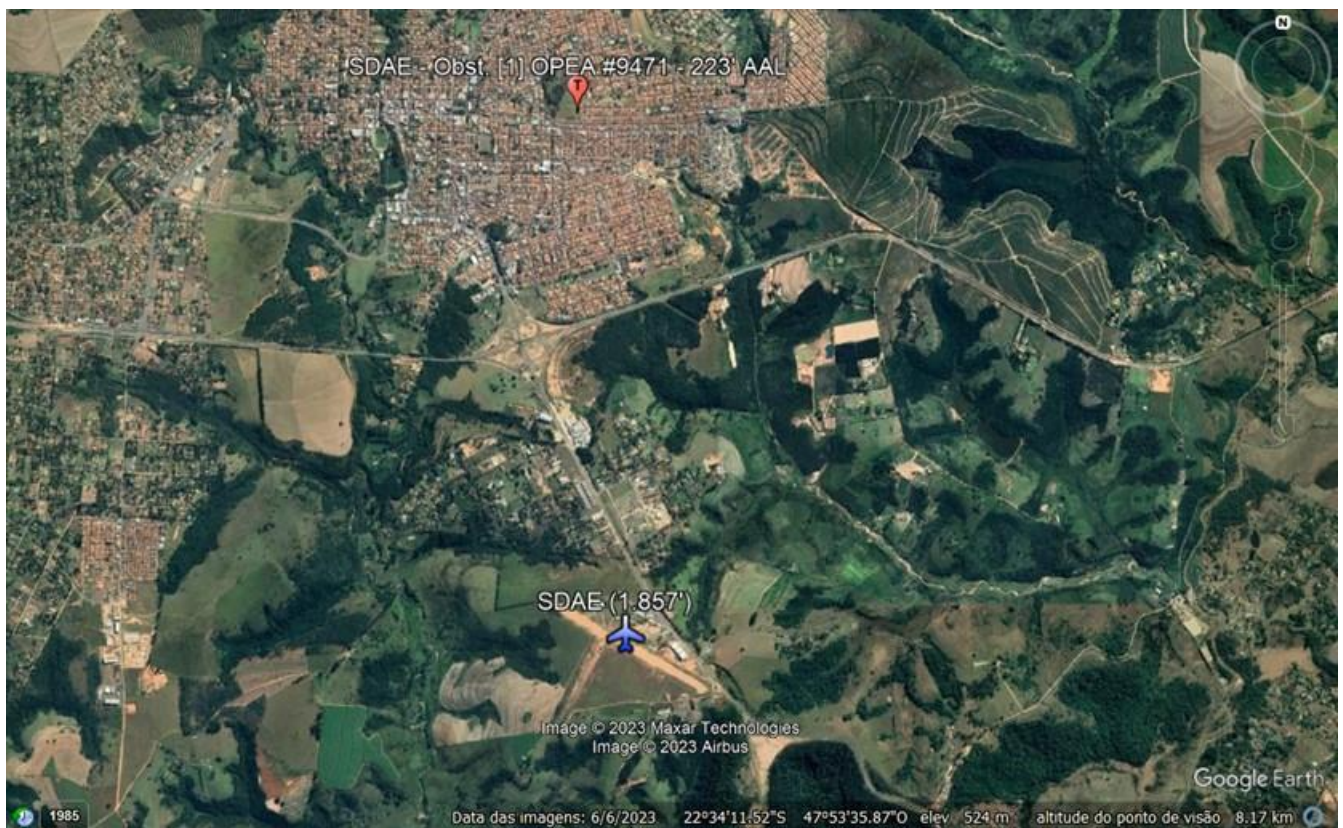
As ações previstas no edital de licitação de obras de adequação do Aeroporto para atendimento às normas da ANAC e obtenção do Auto de Vistoria dos Bombeiros (AVCB) incluem:

- cercamento do aeródromo
- instalação de porta
- instalação de sistema de proteção contra incêndio
- instalação de sanitário para pessoas com deficiência (PCD)
- mudanças nas instalações hidráulicas e elétricas

- rampa de acesso a lanchonete
- pintura dos edifícios

O aeródromo municipal de São Pedro (SDAE/CIAD SP0053) dista cerca de 2,5 MN a sudeste do centro urbano local, situando-se na margem da rodovia estadual SP-304. Os aeródromos municipais de Piracicaba (SDPW) dista 17 MN a SE e o de Rio Claro (SDRK) dista 21 MN a NE.

O aeródromo de São Pedro (SDAE) tem pista (14/32) de 25 x 1.000 m., de terra, com piso de resistência para aeronaves de até 5.600 kg e pressão admissível de pneu de até 0,5 MPa (72,5 psi), em elevação de 1.857 pés. A pista é homologada para operação VFR diurna.



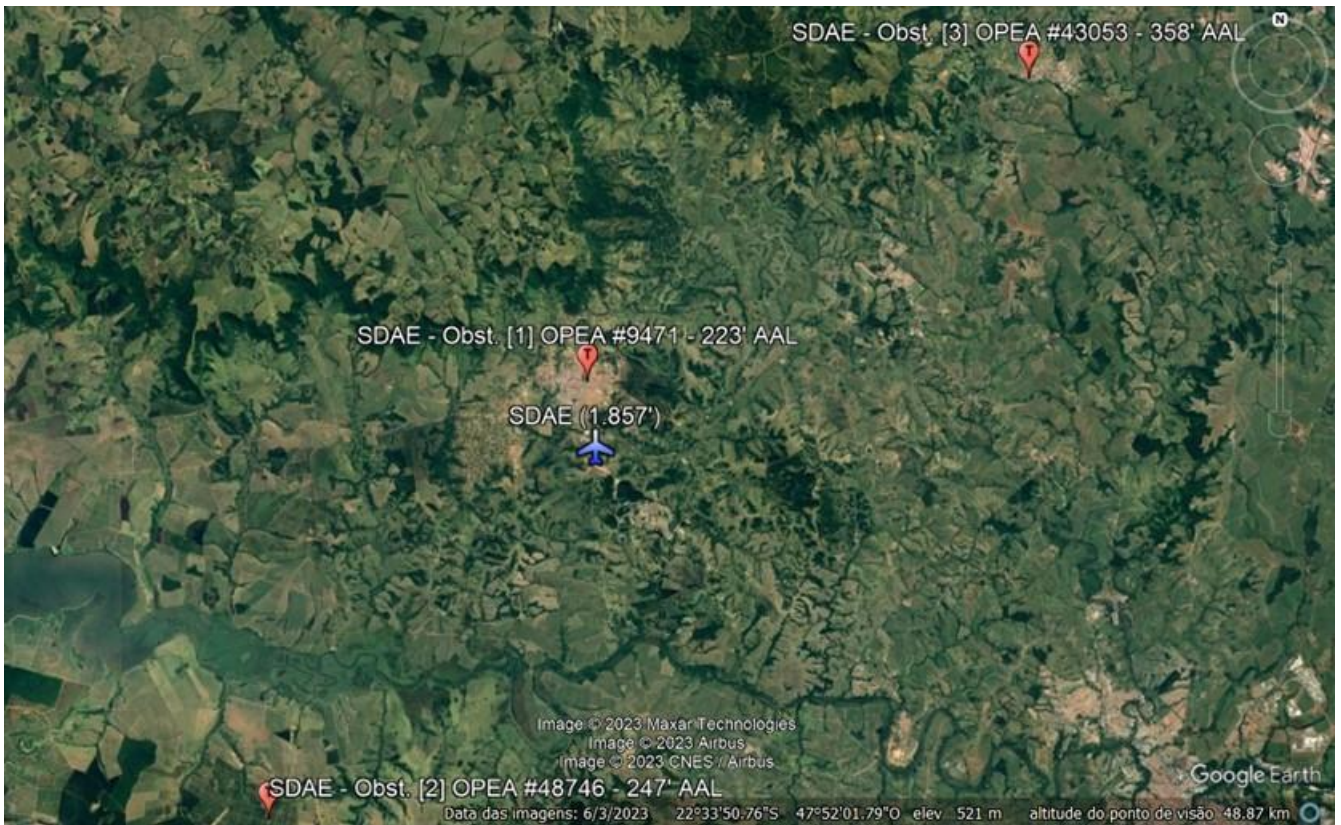




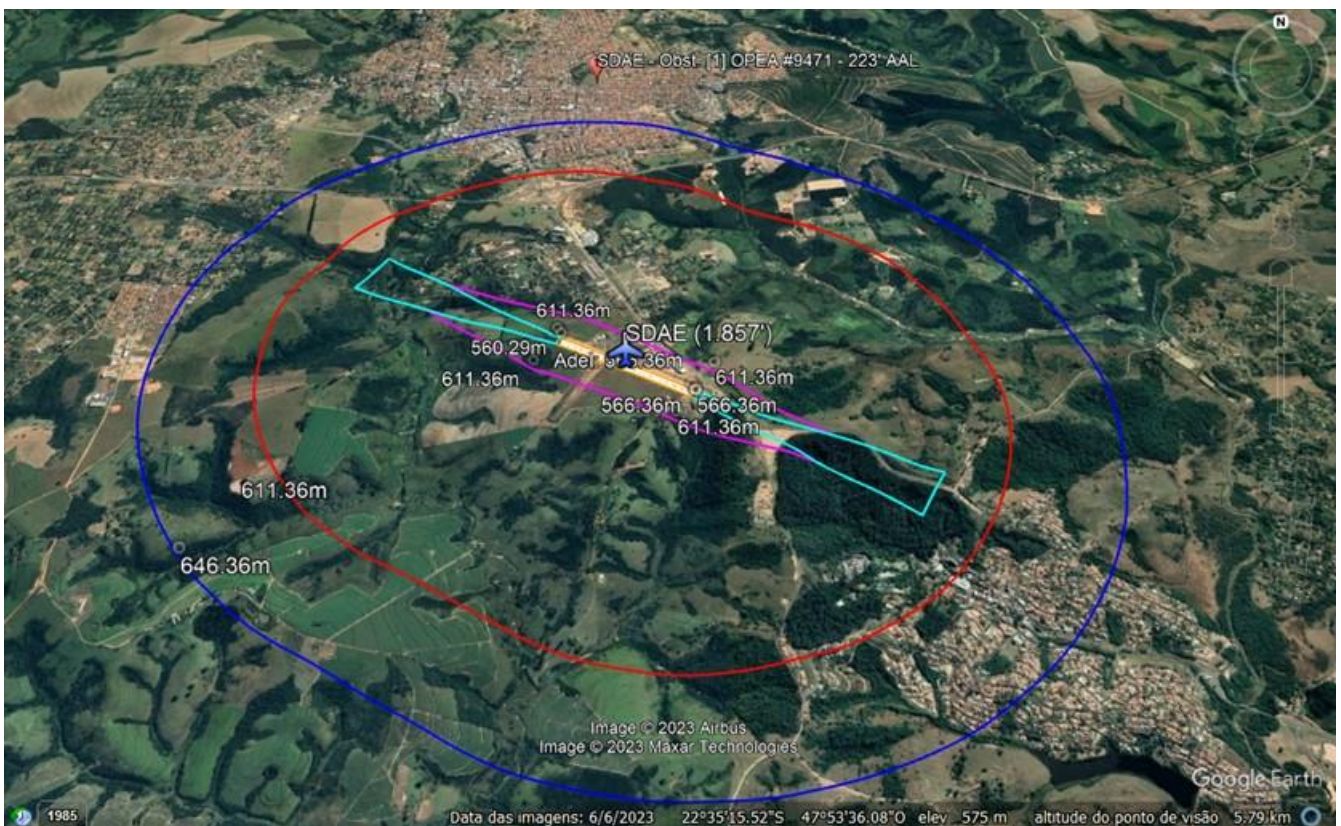
Conforme ROTAER, o aeródromo tem proibição para operação de pouso, exceto para necessidade de emergência médica ou de transporte de valores, cujo vôo deverá ser realizado mediante prévia coordenação da operadora aérea com a operadora aeroportuária (município de São Pedro).

DECEA publica uma relação de 55 obstáculos-OPEA, sendo 23 edificações, 12 torres, 5 postes e outros. Com exceção de um obstáculo (OPEA # 9471, uma Torre de 46 m./151 pés de altura, com topo na elevação de 2.080 pés, a 223 pés/68 m. AAL), todos os (54) estão afastados mais de 10 MN (18,5 km) do aeródromo – dois até 13 MN, ou demais 52 estando afastados a partir de 17 MN do aeródromo.





A Torre (OPEA # 9471) de 46 m./151 pés de altura, com topo na elevação de 2.080 pés, a 223 pés/68 m. AAL, dista cerca de 1,92 MN do ARP, no RV 355° (RM 016°).



A Torre com iluminação (OPEA # 48746) com topo na elevação de 2.103 pés, a 247 pés/75 m. AAL, dista cerca de 10,69 MN do ARP, no RV 222° (RM 243°).

A Torre não-iluminada (OPEA # 43053) com topo na elevação de 2.215 pés, a 358 pés/109 m. AAL, dista cerca de 13,16 MN do ARP, no RV 047° (RM 068°).

Com a Portaria nº 1.021/SIA, de 13/054/2020, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 17/04/2020 (seção 1, página 33), a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) da ANAC alterou e renovou a inscrição do aeródromo público-municipal de São Pedro (SDAE/CIAD SP0053), por 10 anos de validade. A Portaria entrou em vigor no dia da sua publicação, revogando Portaria DAC nº 097/SOP, de 05/03/1996, publicada no Diário Oficial da República Federativa do Brasil em 15/03/1996.

Com a Portaria nº 6.160/SIA, de 15/10/2021, publicada no DOU de 19/10/2021 (seção 1, pág. 78), a Gerência de Controle e Fiscalização da ANAC deu conhecimento da aplicação de medida cautelar de restrição às operações de pouso no aeródromo público São Pedro (SDAE), consistindo da proibição de operações de pouso, exceto no caso de operações de emergência médica ou de transporte de valores realizadas mediante prévia coordenação com a operadora do aeródromo (município de São Pedro), considerando a Decisão sobre Aplicação de Medida Cautelar nº 41/2021/GFIC/SIA, de 15/10/2021, dentro do Processo ANAC nº 00065.034187/2019-17. A medida foi aplicada com caráter provisório, sem prazo determinado, para ser mantida até a operadora do aeródromo solicitar a revogação da medida com demonstração do cumprimento das condições definidas no Parecer que fundamentou esta decisão. A Portaria entrou em vigor na data de sua publicação

Conforme Ofício pela Gerência de Controle e Fiscalização (GFIC) de junho de 2019, o município de São Pedro, em SP, como responsável legal pela administração, manutenção, operação e exploração do aeródromo local (SDAE), foi requerido do preenchimento, em até 30 dias do recebimento do Ofício, FCDA - Ficha de Declaração sobre Condição do Aeródromo - Classe AP-0 e Classe I - Tipo A, um formulário padrão da ANAC, com a finalidade das informações prestadas dar base para ao monitoramento das condições do aeródromo.

Conforme o Ofício, o município de São Pedro, em SP é o responsável legal pela administração, manutenção, operação e exploração, ou Operador, do aeródromo local (SDAE) pelo Convênio nº 26/2018, firmado em 07/11/2018 com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR).

Nesse contexto, a ANAC tem o papel de executar ações para verificação do atendimento, por parte do Operador de Aeródromo, aos requisitos de manutenção, operações aeroportuárias, resposta a emergência em aeródromos e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, contidos nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC), principalmente os de número 107, 153, 154 e 164. O trabalho da fiscalização consiste em verificar e acompanhar dos operadores de aeródromos o atendimento dos requisitos aplicáveis, induzindo a melhoria dos padrões operacionais e, por consequência, alcançar um maior nível de segurança. O cumprimento dos requisitos mencionados é obrigação do operador de aeródromo, conforme a classe ou a categoria do mesmo, de acordo com os critérios definidos naqueles Regulamentos.

Com dilatação de prazo, a administração municipal de São Pedro preencheu a FCDA, datada em setembro de 2019. No preenchimento, não foram reconhecidos quaisquer problemas, deficiências ou não-conformidades técnicas-operacionais, mas apenas [i] a falta de ato de designação de gestor do aeródromo e [ii] a falta de cursos AVSEC para os vigilantes do aeródromo, com previsão de prazo de adequação. Na Ficha, foram inseridos registros fotográficos do aeródromo com tomadas gerais (sem registros em detalhes) – parte estando reproduzidos:





da pista de pouso e decolagem (PPD).

Figura 7: Visão geral



toque da PPD.

Figura 8: Zona de



do sistema de drenagem.

Figura 11: Visão geral



com "close" em uma vala ou outro elemento do sistema de drenagem.

Figura 12: Fotografia



com visão geral da biruta.

Figura 17: Fotografia



Fotografia com destaque para o cone da biruta.

Figura 18:

Em janeiro de 2020, na análise da FCDA enviada, em quesitos técnicos-operacionais, a ANAC apontou e requereu:

- [1] complementação para equacionamento de divergências de dados apresentados na FCDA com as informações aeroportuárias publicada, passíveis de sanção – como orientação da pista (14/32 contra 13/31), tipo de operação aprovado (VFR Diurno/IFR Diurno contra VFR diurno).
- [2] foram apresentadas evidências fotográficas aéreas da pista de pouso e decolagem, táxi e pátio. Envio de outras "tomadas" ao nível do solo, ao longo da pista, na interseção com a táxi e do pátio, que possibilitem a avaliação de suas boas condições operacionais.
- [3] foram apresentadas evidências fotográficas aéreas do aeródromo que não possibilitam a avaliação da efetividade do sistema de proteção, nem dos avisos de alerta. Envio de evidências fotográficas adicionais da cerca e avisos existentes, ao nível do solo, nas proximidades das cabeceiras e ao longo da pista (ambos os lados da pista), de forma a possibilitar uma melhor avaliação e confirmar a efetividade do sistema de proteção. Não-conformidades neste item podem resultar objeto de sanção.
- [4] foram apresentadas evidências fotográficas aéreas do aeródromo que não possibilitam a avaliação das condições de manutenção do sistema de drenagem. Envio de outras "tomadas" ao nível do solo, que possibilitem a avaliação de suas condições operacionais.
- [5] evidências fotográficas aéreas apresentadas não permitiram a verificação da manutenção das "áreas verdes" em boas condições e da existência de objetos, árvores e arbustos que possam constituir em risco às aeronaves na faixa de pista. Envio de outras evidências tomadas ao nível do solo, que possibilitem uma melhor verificação.

[6] evidências fotográficas do indicador de direção de vento apresentadas mostram que a faixa circular necessita revitalização. Enviar novas evidências fotográficas após a execução dos serviços, adotando especificações para eventual adequação dos requisitos no RBAC 154 item 154.301.

Dois Ofícios pela GTGR/GFIC/SIA-ANAC (Gerente Técnica de Gerenciamento de Risco e Gerência de Controle e Fiscalização), de março e de julho de 2020, reiterando a apresentação da FCDA revisada com informações complementares acerca das condições do aeródromo requeridas em janeiro.

Uma FCDA datada de fevereiro de 2020 apresenta novos registros fotográficos (em resposta à solicitação da ANAC de envio de novas evidências):



Figura 1: Fotografia da cerca próxima da pista de pouso e decolagem.



Figura 2: Fotografia da cerca próxima do terminal de passageiros.



Figura 3: Fotografia de portão de acesso à área restrita.



Figura 4: Fotografia com detalhe da placa de aviso de alerta.



Figura 11: Visão geral do sistema de drenagem.



Figura 12: Fotografia com "close" em uma vala ou outro elemento do sistema de drenagem.





Figura 5: Fotografia cerca/muro cabeceira predominante.



Figura 6: Fotografia cerca/muro cabeceira oposta.



Figura 7: Visão geral da pista de pouso e decolagem (PPD).



Figura 8: Zona de toque da PPD.



Figura 17: Fotografia com visão geral da biruta.



Figura 18: Fotografia com destaque para o cone da biruta.

Em outubro de 2020, na análise da FCDA revisada, em quesitos técnicos-operacionais, a ANAC apontou e requereu:

- [1] quanto ao cercamento operacional: através das evidências fotográficas enviadas do sistema de proteção, foi verificado que há trechos executados com fiadas de arame, que não impedem a passagem de animais de pequeno porte e de pessoas. A ANAC requereu do gestor do aeródromo providenciar a execução dos serviços necessários de modo a garantir que os procedimentos de segurança implantados e a infraestrutura física existente sejam eficazes à capacidade (i) de prevenir a entrada de animais (inclusive de pequeno porte) ou objetos que constituam perigo às operações aéreas e (ii) de conter o acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido de veículos e pessoas. Caso havendo violações no Sistema de Proteção, o gestor deve providenciar a sua recuperação, caso havendo vegetação dificultando o patrulhamento das cercas ou muros ou facilitando sua transposição, o gestor deverá removê-la.

Para complemento, a ANAC requereu do gestor do aeródromo envio de novas evidências fotográficas captadas após a execução dos serviços, com uma tomada a uma distância máxima de 10 m. da cerca. As evidências fotográficas da cerca deverão ser de ambos os lados da pista, sendo três fotografias de cada lado da cerca, com distância de aproximadamente 200 m. entre os pontos



fotografados, e as evidências fotográficas das barreiras de segurança (cercas/muros) das proximidades de ambas as cabeceiras, também captadas a uma distância máxima de 10 m.

Ainda quanto ao cercamento operacional, no quesito de avisos de alerta, a ANAC apontou que as placas com os avisos (de alerta) devem conter as seguintes mensagens: “*Proibido acesso não autorizado à área aeroportuária*”, “*Área de risco à integridade física*” e “*O acesso não autorizado está sujeito a aplicação de sanções legais*”, ainda que eventualmente não contenham exatamente as mesmas palavras; as placas deverão ser afixadas ao longo de toda a cerca operacional com espaçamento máximo entre uma e outra de 300 m.

Para complemento, a ANAC requereu do gestor do aeródromo envio de novas evidências fotográficas captadas após a adequação dos avisos de alerta, com proximidade suficiente para a verificação da sua conformidade.

O item pode ser objeto de sanção, em caso de não conformidade.

- [2] quanto ao sistema de drenagem: através das evidências fotográficas enviadas, foi verificado a ocorrência de obstrução com presença de vegetação no sistema de calha de drenagem e boeiro de dreno. A ANAC requereu do gestor do aeródromo providenciar a limpeza e desobstrução do sistema de drenagem e enviar novas evidências fotográficas captadas após a execução dos serviços.
- [3] indicador visual de direção de vento (biruta): após o recebimento de novas evidências fotográficas do equipamento, a ANAC apontou para a proximidade da biruta com a pista. A ANAC requereu do gestor do aeródromo envio de informações da locação da do Indicador Visual de Direção de Vento (biruta). A ANAC orientou o gestor a medir a distância (perpendicular) entre a biruta e o eixo da pista; e, caso essa distância sendo inferior a 30 m., transferir a biruta para novo local fora da faixa de pista, com localização, características, dimensões e sinalização conforme item 154.301(a) do RBAC 154 e manutenção conforme o item 153.217 (c) do RBAC 153 E, e enviar novas evidências fotográficas obtidas após a execução dos serviços.
- [4] a ANAC ainda apontou para a manutenção da não-conformidade do aeródromo no quesito de Recursos Humanos para AVSEC – na falta de treinamento dos vigilantes alocados na guarda do aeródromo.

Após novo ofício da ANAC requerendo resposta e nova prorrogação de prazo concedida à administração municipal para atendimento de pendências apontadas, a prefeitura de São Pedro encaminhou para ANAC correspondência, relatório fotográfico e uma FCDA revisada, em que reconheceu:

- [1] quanto ao sistema de proteção de área operacional/barreiras de segurança (cerca, muro, obstáculo natural):
- cercamento setor leste – em conformidade com requisitos normativos de segurança.



Fig 7. – Acesso para patrulhamento limite leste (item 12)

- cercamento setor oeste (em aramado sobre mourão, com função apenas de delimitação da área de aeródromo) – incapaz de evitar com eficiência o ingresso de pessoal e animais.



Fig 8. – Acesso para patrulhamento limite oeste (item 12)

A prefeitura estima um custo de R\$ 1 milhão para um novo cercamento em todo o perímetro do aeródromo. A prefeitura informa a indisponibilidade dessa verba no orçamento municipal normal e que solicitou verba federal com fim específico, sendo atendida, passando a depender da alocação de créditos via Emenda Parlamentar da Câmara Legislativa Federal para seguir Processo Licitatório Municipal em 2021.

Como uma ação mitigadora temporariamente (até a implantação de novo cercamento), a prefeitura informa ter adotado as seguintes providências:



- ronda a pé e por veículos
- novas placas de advertência
- maior controle junto de operadores instalados e usuários do aeródromo.



Fig 1. – Placas novas, com dizeres padronizados no portão principal (item 6).



Fig 2. – Placas novas com dizeres padronizados ao longo da pista (item 6).

A prefeitura ainda destaca, quanto às áreas das cabeceiras, a condição destas projetarem-se em colinas elevadas por si só oferecendo segurança, com a cabeceira 32 ainda contando com um muro.

- [2] quanto ao sistema de drenagem: a prefeitura informa ter executado ações corretivas de limpeza e desobstrução de boeiro de dreno.
- [3] indicador visual de direção de vento (biruta): a prefeitura informa que o mastro do biruta dista exatamente 30 m. da linha de baliza lateral da pista, transversalmente ao eixo da pista.



**Fig 5. – Visão geral da área da biruta – evidência de distância do eixo da pista (item 10)\***

(\* Foi conferida a distância com trena métrica e verificado que a biruta se posiciona a 30m da linha geral das balizas de pista, portanto, atende ao previsto no item 154.301(a) do RBAC 154. Os sulcos observados foram criados pela Vtr de patrulha, mas estão na faixa de escape lateral e não interferem nas operações de pousos e decolagens.)

- [4] quanto à “faixa de pista” e “área verde”: a prefeitura informa que faixa de pista está livre de objetos (edificações, elevações do terreno, caixas ou tampas de concreto com mais de 10 cm de altura), árvores, arbustos, depressões ou buracos que possam se constituir em risco às aeronaves, que a altura da vegetação da faixa de pista é mantida menor ou igual a 15 cm e que a manutenção das áreas verdes inseridas na área operacional do aeródromo é realizada de forma.





Figura 21: Fotografia com visão geral da faixa de pista, lateral direita.



Figura 22: Fotografia com visão geral da faixa de pista, lateral esquerda.



Figura 23: Visão geral da vegetação da Faixa de Pista, intersecção da pista de pouso e decolagem com a pista de táxi.



Figura 24: Fotografia com "close" na vegetação com um objeto (caneta, celular, etc) para evidenciar sua altura.

[5] quanto à pista (PPD – Pista pouso/decolagem): a prefeitura informa ter executado, também, as ações de nivelamento e compactação de piso e de instalação de balizas de delimitação lateral da pista, com contraste adequado.



Fig 3. – Evidência de conservação da pista e adição de balizamentos laterais (item 7)\*  
 (\*Esta fotografia foi tomada logo após tempestade tropical localizada (ainda visível na lateral esquerda superior), demonstrando a consistência do solo e sua capacidade de drenagem, pois a pista não acumulou poças d'água nem criou deformações, mantendo-se íntegra)

[6] quanto a treinamento AVSEC de vigilantes do aeródromo: enquanto da viabilização de recursos para todas as providências envolvendo treinamento em AVSEC dos vigilantes, a prefeitura informa ter tomados as ações de montagem de uma equipe fixa de vigilantes, submetidos a um *briefing* de segurança operacional de aeródromo e de atos de interferência ilícita, e de estabelecimento de canal de contato com órgão de segurança pública para informação para prevenção e combate de atos ilícitos ligados à operação aeroportuária. A prefeitura indica prazo até março de 2021 para a conformidade com treinamento AVSEC dos vigilantes.

Em janeiro de 2021, na nova análise de FCDA revisada, em quesitos técnicos-operacionais, a ANAC apontou:

[1] quanto ao sistema de proteção de área operacional/barreiras de segurança (cerca, muro, obstáculo natural): reconhecendo as informações prestadas pela prefeitura, a ANAC classificou o quesito com *status* de “AC – Ação corretiva/mitigadora aceita”.

A ANAC indicou, com relação à parte do cercamento executada com fiadas de arame (que não impede a passagem de animais de pequeno porte e de pessoas, apenas dificulta), para a prefeitura analisar os riscos envolvidos na solução aplicada para proteção da área operacional, adotando medidas de monitoramento de forma a gerenciar aqueles pertinentes à esse tipo de sistema de proteção, desenvolvendo ações preventivas (antes do fato) e reativas (após o fato) a partir da análise da situação existente e das ocorrências.

Com observação de caráter geral, a ANAC destacou a necessidade de ser garantido que os procedimentos de segurança implantados e a infraestrutura física existente sejam eficazes quanto à capacidade de prevenir a entrada de animais (inclusive os de pequeno porte) ou objetos que constituam perigo às operações aéreas; e de conter o acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido de veículos e pessoas. Portanto, caso haja violações, que seja providenciada a sua recuperação, de forma a manter suas condições operacionais e sua efetividade. E também que as cercas e portões estejam instalados em área que permita a realização de vistorias para verificação de sua integridade, sendo recomendada a limpeza periódica da vegetação no entorno da cerca de forma a facilitar a inspeção de suas condições e de vigilância do sítio aeroportuário. E ainda que o controle dos galhos das árvores e acúmulo de materiais, a fim de dificultar o acesso à área controlada.

[2] quanto ao sistema de drenagem: a ANAC classificou o quesito com *status* de “CP – Item necessitando complementação”. A ANAC apontou que um registro fotográfico enviado (fig. 12 – já reproduzida neste texto, de FCDA inicial) revela o assoreamento e mau estado de conservação de vala, a agência requerendo esclarecimentos e novos registros de foto evidenciando a desobstrução/limpeza de valas, do referido ponto bem como de todo o sistema de drenagem do aeródromo

Como informação de caráter geral, a ANAC discorre que um sistema de drenagem deve evitar o acúmulo de água (na superfície do sistema de pistas e do pátio de estacionamento de aeronaves) que possa prejudicar a segurança das operações, além de evitar condições para atração de fauna e deve ser avaliado de maneira periódica para, caso necessário, serem realizadas ações corretivas (p.ex. planificação mecânica com correção de declividade lateral para drenagem, eliminação de buracos maiores e sulcos de erosão ou pontos de acúmulo de água/barro) de forma a manter suas condições operacionais em limites aceitáveis. A limpeza dos canais (naturais ou construídos) e das caixas coletoras deve ser periódica de forma a permitir melhor fluxo hidráulico. Os canais e passagens do sistema de drenagem que se comuniquem com as áreas externas (se existirem), devem ser protegidos por grades para impedir o acesso de animais e pessoas.

[3] indicador visual de direção de vento (biruta): a ANAC classificou o quesito com *status* de “CO – Item Conforme”.

[4] quanto à “faixa de pista” e “área verde”: a ANAC classificou o quesito com *status* de “CO – Item Conforme”, incluindo a conformidade quanto à área verde (estado de vegetação) e de obstáculos (incluindo a separação/distância da biruta).



[5] quanto à pista (PPD – Pista pouso/decolagem): a ANAC classificou o quesito com *status* de “CO – Item Conforme”, reconhecendo que as evidências fotográficas enviadas possibilitaram a avaliação de suas boas condições operacionais do piso (com os serviços de nivelamento e compactação executados) e a adequabilidade das balizas laterais instaladas

Com observação de caráter geral, a ANAC destacou a necessidade da superfície da pista ser mantida compactada e estável, de forma a não propiciar aparecimento de:

- (i) sulcos feitos por aeronaves;
- (ii) desprendimento ou acumulação de material na superfície que possa prejudicar o controle direcional da aeronave ou a drenagem da superfície; e,
- (iii) declividade maior que 2:1 entre as bordas da superfície não pavimentada e o terreno existente.

A ANAC também recomenda a manutenção da concordância entre a pista de táxi e a pista de pouso e decolagem.

A ANAC registra que o monitoramento periódico das condições da pista (para a execução de manutenção, sempre que se fizer necessário), será suficiente para mantê-la dentro do nível considerado aceitável para a segurança das operações aéreas e de acordo com o disposto no regulamento.

[6] quanto a treinamento AVSEC de vigilantes do aeródromo (Recursos Humanos AVSEC): o quesito seguiu com *status* “NC – Item Não-conforme”.

Ofício de janeiro (15/01/21) pela GTGR/GFIC/SIA-ANAC (Gerente Técnica de Gerenciamento de Risco e Gerência de Controle e Fiscalização), estabeleceu prazo de resposta em 45 dias corridos, por peticionamento no sistema SEI-ANAC. Ações que necessitem de correção em prazo superior ao estabelecido devem ter a data limite indicada em sua resposta, como uma previsão para atendimento de cada item pendente de complementação ou apontado como “NC - Não-Conforme”. Ofício de março (19/03/21) informa o não-recebimento de respostas requeridas e reitera solicitação, estabelecendo o prazo final de 30 dias a partir do recebimento deste, para encaminhamento de informações solicitadas a respeito da infraestrutura do aeródromo, bem como as evidências atualizadas e digitalizadas que demonstrem as condições declaradas. O Ofício anda registra que será caracterizada “recusa ao fornecimento de informações” nova inobservância do novo prazo estabelecido (ou seja, a falta de resposta/manifestação), caracterizando infração à legislação aeronáutica, conforme previsão do Art. 299, Inciso VI, da Lei nº 7565/86, punível com multa que varia entre R\$ 8.000,00 a R\$ 20.000,00, conforme Anexo II da Resolução ANAC nº 472, de 06/06/2018. Adicionalmente à infração, a ausência de manifestação no prazo estabelecido irá acarretar em abertura de processo para Aplicação de Medida Cautelar com restrição às operações aéreas no aeródromo, pela possibilidade de risco iminente, como é previsto pela Portaria ANAC nº 2.342/SIA de 2019.

Ofícios da prefeitura de São Pedro de final de março e abril encaminham registro fotográfico evidenciando a condição desobstrução/limpeza de vala do sistema de drenagem. Também informa trâmites do encaminhamento e aceite de proposta ao Ministério do Turismo com o objeto da revitalização do Terminal aeroportuário, incluindo entre mudanças o cercamento do “sítio”. Também informa que a administração municipal tinha em andamento um processo de licitação para contratação de vigilantes já com instrução/treinamento/formação AVSEC e que na sequência os atuais vigilantes já alocados na guarda do aeródromo passarão por curso AVSEC. Nos ofícios, a prefeitura designa novo gestor de aeródromo.

Em maio, numa nova análise de FCDA, a ANAC reclassifica o quesito de sistema de drenagem com *status* de “NC – Item Não-conforme”, na falta de evidências (registros fotográficos) demonstrando a condição de desobstrução e limpeza de valas e de prazo estabelecido pela operadora para o cumprimento e mantém o quesito de Recursos Humanos AVSEC com *status* “NC – Item Não-conforme”, na falta desta instrução dos vigilantes e de prazo estabelecido pela operadora para o cumprimento. A ANAC ainda solicita a Declaração Expressa do Comprometimento com a Garantia da Segurança Operacional do Aeródromo, devidamente datada e assinada, com o novo gestor devendo

preencher, datar, assinar e enviar a nova Declaração. Esta Declaração foi apresentada ao final de maio.

Em meados de junho (de 2021), na nova análise (#5) de FCDA, em quesitos técnicos-operacionais, a ANAC manteve com *status* de “NC – Item Não-conforme” os quesitos [i] de sistema de drenagem, na falta de evidências (registros fotográficos) demonstrando a condição de desobstrução e limpeza de valas e demais elementos de todo o sistema de drenagem do aeródromo e [iii] de Recursos Humanos de AVSEC, na falta desta instrução dos vigilantes e de prazo estabelecido pela operadora para o cumprimento, este sendo um item de cumprimento obrigatório para a classe do aeródromo e passível de sanção em caso de não-conformidade.

Em julho, a prefeitura envia relatório fotográfico de pontos do sistema de drenagem do aeródromo.



No início de agosto (de 2021), na nova análise (#6) de FCDA, em quesitos técnicos-operacionais, a ANAC deu *status* de conformidade ao sistema de drenagem e manteve com *status* de “NC – Item Não-conforme” o quesito de Recursos Humanos de AVSEC, na falta desta instrução dos vigilantes e de prazo estabelecido pela operadora para o cumprimento, este sendo um item de cumprimento obrigatório para a classe do aeródromo (Classe AP-0 e Classe I - Tipo A) e passível de sanção em caso de não-conformidade.

Dois Ofícios pela GTGR/GFIC/SIA-ANAC (Gerente Técnica de Gerenciamento de Risco e Gerência de Controle e Fiscalização), de agosto e final de setembro, reiteram a situação de pendência e estabelecem prazos de 30 dias para a resposta de ações para atendimento de item de Recursos Humanos AVSEC com *status* “NC - Não-Conforme”.

Com data de 08/10/2021, um Relato de Condição Crítica de Infraestrutura Aeroportuária, de inspeção do aeródromo por agentes da ANAC no dia 05 (Inspeção Aeroportuária nº 042P/SIA-GFIC/2021), revela a constatação de problemas no sistema de proteção consistindo na ausência de trechos de cerca/barreira operacional e indícios de presença constante de animais na área operacional do aeródromo. Os inspetores da ANAC constataram grandes trechos do perímetro do aeródromo sem

cerca (diversos trechos do lado direito da PPD no sentido/pista 14 (fotos do relatório de inspeção 1 e 6) e a existência de marcas de animais de grande e pequeno porte em alguns pontos da pista de pouso/decolagem (fotos 2, 3 e 5); adicionalmente, constatou-se que existem acessos não-controlados de áreas vizinhas ao aeródromo para a área restrita (foto 4). Estes problemas foram constatados de ocorrência não obstante a presença de vigilância no local, pelo efetivo da guarda municipal (foto 7). Os inspetores recomendaram a interdição do aeródromo até a recomposição de barreiras de segurança do aeródromo, uma vez que a presença de vigilantes não estaria impedindo a entrada e permanência de animais de grande porte no “sítio” aeroportuário.



Figura 1: Trecho do perímetro do aeródromo sem cerca. Em frente aos hangares.



Figura 2: Indícios de presença de animais de grande porte na Pista de Pouso e decolagem.



Figura 3: Rastro de animal de grande porte na superfície da Pista de Pouso e decolagem.



Figura 4: Acesso de área vizinha ao sítio aeroportuário sem qualquer controle.



Figura 5: Outro rastro de animal na superfície da Pista de Pouso e Decolagem. (animal de pequeno porte)



Figura 6: Área próxima da Cab. 32 absolutamente sem cerca. Aproximadamente 300m de cerca inexistente.

Parecer de 13/10/2023, pela Gerência Técnica de Fiscalização, tratou da análise do Relato de Condição Crítica de Infraestrutura Aeroportuária referente à Inspeção Aeroportuária nº 042P/SIA-GFIC/2021, tendo o conteúdo do objeto constatado a existência de não-conformidades, principalmente relativas ao sistema de proteção da área operacional, que são consideradas críticas, gerando a necessidade de avaliação de aplicação de medida cautelar de restrição das operações no aeródromo. A análise do responsável pelo Parecer quanto ao sistema de proteção de área operacional dividiu-se entre [1] Análise de vulnerabilidade do Sistema de Proteção da Área Operacional, com a ausência e/ou deficiências de trechos de cerca/barreira operacional caracterizam não conformidade quanto ao RBAC-153, itens 153.107 (a) e (b), e [2] quanto à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, com as obrigações de operador aeroportuário do RBAC nº 107.



O responsável pelo Parecer registra que, embora durante a inspeção, tenha sido identificada vigilância no local realizada pela guarda municipal, foram identificados indícios da presença de animais de grande e pequeno porte, peal existência de pegadas e fezes na pista (pouso/decolagem - PPD). E que, além disso, a equipe de inspeção identificou a existência de grandes trechos do perímetro do aeródromo sem cerca (diversos trecho do lado direito da PPD – sentido cabeceira 14 para cabeceira 32), além de acessos não-controlados de áreas vizinhas ao aeródromo para a área operacional. Com base na descrição da situação observada, o conjunto composto de infraestrutura e procedimentos implantado e mantido no aeródromo não têm sido suficientes para prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas, nem conter o acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas.

Assim sendo, o responsável pelo Parecer considerou que o aeródromo público-municipal de São Pedro (SDAE) não reunia condições de receber vôo de aeronaves de asa fixa, haja vista o comprometimento da segurança (devido à deficiência no sistema de proteção da área operacional, incapaz de prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas e o acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas). Tendo em vista que os problemas apontados oferecem risco potencial às operações aéreas, a recomendação foi da imposição de medidas acautelatórias de restrições às operações no aeródromo, através de decisão pela proibição das operações de pouso na pista de pouso/decolagem de aeronaves de asa fixa, com esta medida somente sendo revogada quando houver do operador a informação e comprovação que os problemas apontados foram corrigidos, ou a implementação de medidas mitigadoras que reduzam o risco a níveis aceitáveis.





A Decisão sobre medida cautelar nº 41/2021/GFIC/SIA, em 15/10/2021, pela Gerência Técnica de Fiscalização, determinou a aplicação de medida administrativa cautelar de proibição de operações de pouso no aeródromo em referência, exceto no caso de operações de emergência médica ou de transporte de valores realizadas mediante prévia coordenação com o operador do aeródromo de São Pedro (SDAE), a medida tendo caráter provisório, sem prazo determinado, a ser mantida até que o operador do aeródromo (município de São Pedro) solicite sua revogação e demonstre o cumprimento das condições definidas no Parecer e Relato que fundamentaram a Decisão. A deliberação instruiu a comunicação ao operador do aeródromo (à administração municipal de São Pedro) da Medida da Decisão e emissão da correspondente Portaria que torna pública a Decisão para publicação em Diário Oficial da União – no caso, a Portaria nº 6.160/SIA, de 15/10/2021, publicada no DOU de 19/10/2021.

No rol de documentos do processo (de fiscalização SEI - 00065.034187/2019-17, iniciado em junho de 2019), relativamente à inspeção do aeródromo por agentes da ANAC no dia 05/10/2021 (Inspeção Aeroportuária nº 042P/SIA-GFIC/2021), está o correspondente RIA – Relatório de Inspeção Aeroportuária (com notificação de adoção de providências administrativas). Este relatório apresenta observações referente à condição técnica-operacional do aeródromo.

A ação tratou-se de inspeção de vigilância continuada para verificação de atendimento dos requisitos de segurança operacional (manutenção, operações aeroportuárias e resposta à emergência), contidos principalmente no RBAC 153 EMD 06. E, conforme apurado, estabelecer as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. As providências administrativas preventivas são classificadas em [1] ACI - Aviso de Condição Irregular - ACI e [2] SRCI - Solicitação de Reparação de Condição Irregular, de acordo com artigos 6º a 8º da Resolução 472/2018. As providências administrativas sancionatórias são iniciadas pela lavratura de Autos de Infração - AI, que serão emitidos e encaminhados ao regulado, nos termos do artigo 9º e seguintes da Resolução 472/2018. Além das providências administrativas, a inspeção teve como objetivo a avaliação dos riscos associados aos eventos de Incursão em Pista (RI), Excursão de Pista (RE), Dano Provocado por Objeto Estranho (FOD), Colisão com Fauna em Solo (WILD) e Colisão com Ave com Dano (BIRD), para os quais a condição da infraestrutura e existência de procedimentos são defesas ativas providas pelo aeródromo.

Foram feitas 4 recomendações de reparo, sendo três relativamente à pista (PPD), dois destes para reparos de danos no piso preparado da interseção pistas principal e de taxi para o pátio (pavimento flexível – asfalto) e do pátio de aeronaves, em frente ao hangar (pavimento rígido – concreto). Foram ainda observadas balizas laterais (prismas com estrutura de hastes metálicas - material não

frangível/quebradiço-frágil) de delimitação/demarcção da pista (principal) com danos. Uma recomendação lista a pendência na emissão de PLEM (plano de emergência de aeródromo) atualizado.

14		<p>Desagregação no pavimento flexível da pista de táxi - interseção com a pista de pouso e decolagem. Geração de pedras soltas (F.O.) no local.</p>
1		<p>Pátio de aeronaves de pavimento rígido. Nota-se diversas trincas e vegetação rasteira crescendo nas juntas de dilatação do pavimento.</p>
15		<p>Prisma de demarcação da pista de pouso e decolagem degradado.</p>
16		<p>Outro prisma de demarcação da pista de pouso e decolagem degradado.</p>

A inspeção emitiu um Auto de Infração relativo a deficiências constatadas no cercamento operacional, permitindo a entrada de pessoal e animais (de pequeno e médio porte) constituindo perigo à operação de aeronaves.

6		<p>Ponto com falha na cerca patrimonial/operacional. Em frente aos hangares.</p>
7		<p>Vista do ponto de falha da cerca patrimonial/operacional em frente os hangares. Foto tirada de fora para dentro das áreas do aeródromo.</p>
8		<p>Outro ponto de vulnerabilidade das barreiras de segurança (cerca).</p>
9		<p>Indícios da presença de animais de grande porte na superfície da Pista de Pouso e Decolagem.</p>
18		<p>Trecho de aproximadamente 300 metros, próximos da cabeceira 32, sem nenhuma barreira de segurança.</p>

A inspeção ainda emitiu duas recomendações, uma relativamente ao problema verificado da presença de lixo, pneus velhos e materiais plásticos, em vários pontos, no entorno do aeródromo, e outra quanto à falta de identificação das cabeceiras.



12	 A photograph showing a wide, flat area of land, likely an airfield, with sparse green grass and patches of brown soil. In the foreground and middle ground, there is a significant amount of discarded plastic waste, including white and blue fragments, scattered across the terrain. In the background, a long, straight runway or taxiway is visible under a clear sky.	<p>Ponto da área operacional do aeródromo onde é feito descarte irregular de lixo. Ao fundo é possível se ver a pista de pouso de decolagem.</p>
19	 A photograph showing a fenced-in area, possibly a perimeter or restricted zone. The fence is made of chain-link metal. Behind the fence, there is a large area of reddish-brown soil, some sparse vegetation, and what appears to be a pile of discarded material or debris. In the background, there are some buildings and trees under a clear sky.	<p>Local adjacente à área do aeródromo onde está ocorrendo descarte de entulho.</p>

Abaixo quadro com a reprodução das SRCI (Solicitação de Reparação de Condição Irregular), AI (auto de Infração) e REC (recomendações) emitidas da inspeção do aeródromo contidas do RIA (relatório de Inspeção de Aeródromo):

SOLICITAÇÃO(ÕES) DE REPARAÇÃO DE CONDIÇÃO(ÕES) IRREGULAR(ES) - SRCI				
ITEM	CÓD. EF ENQUADRAMENTO	DESCRIÇÃO DA TIPIFICAÇÃO DE NÃO CONFORMIDADE DO EF	SITUAÇÃO VERIFICADA	PROVIDÊNCIA
SRCI 01	EF 153134.03  RBAC 153 EMD 06 itens 153.203 (a) 153.203 (b)(2)	Não mantém a superfície de pista de táxi ou de pátio de aeronaves destinados à aviação geral livres de defeitos ou, no caso de superfície de pista de táxi ou de pátio de aeronaves destinados à aviação comercial, mantêm defeitos de baixo impacto na segurança operacional (trincas, fissuras ou pequenas depressões).	Foi constatado que na interseção da Pista de Pouso e Decolagem com as Pistas de Táxi o pavimento flexível está desagregando, gerando F.O. (pedras soltas). (Foto 14)	( x ) Envio de PAC  ( ) Envio de evidências da correção da condição irregular  Prazo: 30 dias
SRCI 02	EF 153137.01  RBAC 153 EMD 06 itens 153.203 (a) 153.203 (b)(4)(i)(ii)	Não manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas.	Foi observado que o pátio de aeronaves (pavimento rígido) apresenta várias trincas e vegetação crescendo nas juntas de dilatação. (Foto 1)	( x ) Envio de PAC  ( ) Envio de evidências da correção da condição irregular  Prazo: 30 dias
SRCI 03	EF 153156.01  RBAC 153 EMD 06 itens 153.217 (a) 153.217 (b) 153.217 (c)	Não mantém os auxílios visuais em condições operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.	Algumas balizas de demarcação da Pista de Pouso e Decolagem estavam completamente degradadas. (Fotos 15 e 16)	( x ) Envio de PAC  ( ) Envio de evidências da correção da condição irregular  Prazo: 30 dias
SRCI 04	EF 153185.01 e 153186.01  RBAC 153 EMD 06 itens 153.323 (d) 153.323 (e)	Não encaminha formalmente à ANAC em um período não superior a 3 (três) anos contados a partir da data do último envio, as atualizações do PLEM E PCINC. Não distribui o PLEM e o PCINC a todos os elementos do SREA.	Não há no sistema da ANAC (SEI), nem disponível no aeródromo, Plano de Emergência (PLEM) do aeródromo.	( x ) Envio de PAC  ( ) Envio de evidências da correção da condição irregular  Prazo: 30 dias

AUTO(S) DE INFRAÇÃO - AI				
ITEM	CÓD. EF ENQUADRAMENTO	DESCRIÇÃO DA TIPIFICAÇÃO DE NÃO CONFORMIDADE DO EF	SITUAÇÃO VERIFICADA	PROVIDÊNCIA
AI 01	EF 153060.02  RBAC 153 EMD 06 itens 153.107 (a) 153.221 (a)	Não mantém a infraestrutura do sistema de proteção da área operacional, a fim de prevenir entrada de animais e objetos que constituam perigo às operações aéreas e conter acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido de veículos ou pessoas.	A cerca patrimonial/operacional apresenta várias falhas e pontos de total inexistência (diversos trechos do lado direito da PPD – Sentido cab. 14 para cab. 32). Foi constatado também que há acesso de áreas vizinhas do aeródromo para as áreas operacionais através de porteira. (Fotos 6, 7, 8, 11 e 18). Há diversos indícios da presença de animais de grande e pequeno porte nas áreas operacionais do aeródromo. (Fotos 9, 13 e 17)	( x ) Envio de medidas corretivas  ( ) Envio de evidências da correção  Prazo: 30 dias

RECOMENDAÇÕES				
ITEM	ÁREA	REFERÊNCIA NORMATIVA	DESCRIÇÃO	
REC 01	Manutenção	RBAC 153 EMD 06 Item 153.213	Foi constatado na inspeção que existem diversos pontos no aeródromo onde há presença de lixo, pneus velhos e materiais plásticos. Este material, se carregado para a pista de pouso e decolagem, pode ser considerado como F.O. Recomenda-se que o operador execute a limpeza das áreas verdes do aeródromo bem como realize ações de forma a evitar que lixo seja lançado nas áreas do sítio aeroportuário. (Foto 3 e 12)	
REC 02	Manutenção	RBAC 153 EMD 06 Item 153.217 (d)	Não existe sinalização de designação de cabeceira no aeródromo. Apesar de ser um item não obrigatório para as classes de aeródromos IA e IB, <u>recomenda-se</u> a inserção de designação de cabeceira de pista de pouso e decolagem, fins de aumentar a segurança de operações.	

Um ofício da Gerência Técnica de Fiscalização (GTF/GFIC), de outubro (2021), informa a realização da inspeção do aeródromo, quando foram encontrados itens não-conformes, considerados decorrentes de falha do operador do aeródromo em atuar conforme o previsto nos normativos. O documento registra que, em decorrência de informações apresentadas pela equipe de inspeção, foi elaborado um Parecer para avaliação das condições de segurança do aeródromo que resultou na

decisão de aplicação de medida cautelar. Na avaliação, considerou-se que o aeródromo de São Pedro não reunia condições de receber vôos, haja vista o comprometimento da segurança, devido à deficiência no Sistema de Proteção da Área Operacional (incapaz de prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas e o acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido de veículos e pessoas). Assim, tendo em vista que os problemas apontados oferecem risco potencial às operações aéreas, foi tomada a decisão de imposição de medida acautelatória de proibição de operações de pouso no aeródromo. Foram, entretanto, previstas operações excepcionais de serviços aéreos de emergência médica ou de transporte de valores, mediante coordenação com a prefeitura nos contatos informados à ANAC e, nessas hipóteses, deverá ser avaliado o risco da operação e implementadas medidas mitigadoras para o seu controle. A medida cautelar aplicada somente será revogada quando o operador do aeródromo (município de São Pedro) comprovar e informar que saneou as não conformidades críticas identificadas e restabeleceu as condições de segurança do aeródromo - tal comprovação de atendimento deverá ser efetuada por meio de envio de informações da correção dos problemas apontados, contendo evidências objetivas (tais como registros fotográficos e/ou documentais) suficientes para demonstrar o atendimento dos requisitos contidos nos RBAC, em especial a conformidade das barreiras de proteção da área do aeródromo. E, na oportunidade em que o Operador encaminhar as informações sobre a correção das condições críticas identificadas que resultaram na medida cautelar, deverá também enviar um Plano de Ações Corretivas para todas irregularidades apontadas no Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA), conforme informações contidas nas Orientações Finais do RIA.